

Комунальне господарство міст

Розглянута нами модель еволюції системи ВТМС дозволяє використовувати системний підхід для оцінки стану її компонентів. Отримані залежності справедливі для замкнутого в організаційному відношенні стану системи. Подальші дослідження мають бути спрямовані на отримання моделі еволюції системи в розімкнутому стані.

1. Гаврилов Э.В. Модель эволюции системы «человек – автомобиль – среда» / Э.В. Гаврилов, Н.В. Дацко // Вестник ХГАДТУ. – 1995. – Вып.1. – С.27-30.

2. Гаврилов Э. В. Долгосрочное прогнозирование расчетных характеристик на автомобильном транспорте / Э.В. Гаврилов, Н.В. Ярещенко, И.В. Мусиенко // Вестник ХГАДТУ. – 2000. – Вып.12-13. – С.23-30.

3. Самісько Т.О. Довгострокове прогнозування обсягів робіт і потреби в інженерних кадрах дорожньо-транспортної системи (на прикладі України): Дис. ... канд. техн. наук: 05.22.11 / Т.О. Самісько. – Харків, 2010. – 136 с.

4. Санько Я.В. Довгострокове прогнозування обсягів перевезень пасажирів трамваєм з урахуванням впливу зовнішнього середовища (на прикладі ХКП «Міськелектротранс»: Дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Я.В. Санько. – Харків, 2010. – 150 с.

5. Антомонов Ю.Г. Принципы нейродинамики / Ю.Г. Антомонов. – К.: Наук. думка, 1974. – 200 с.

Отримано 16.03.2012

УДК 656.025.2

Є.С.АЛЬОШИНСЬКИЙ, д-р техн. наук, Г.О.СІВАКОНЕВА
Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

АНАЛІЗ МОЖЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ В УМОВАХ НАДАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ ДО І ПІСЛЯ «ЄВРО-2012»

Розглянуто сучасний стан залізничного туризму в Україні та способи його організації та відродження. Проаналізовано основи організації туристичних поїздів у сучасних умовах та висунуто пропозиції щодо подальшого розвитку туристичної діяльності у межах залізничної інфраструктури.

Рассмотрено современное состояние железнодорожного туризма в Украине и способы его организации и возрождения. Проанализированы основы организации туристических поездов в современных условиях и выдвинуты предложения по дальнейшему развитию туристической деятельности в пределах железнодорожной инфраструктуры.

The current status of railway tourism in Ukraine and ways of organizing and rebirth have been reviewed. The base of organization of tourist trains in today have been analyzed and proposals for further development of tourism within the railway infrastructure have been put forward.

Ключові слова: залізничний транспорт, туристичний поїзд, перелік послуг, туроператор, власник інфраструктури, орендні відносини, старовинна інфраструктура.

Транспортні організації тісно пов'язані інтересами з системою туризму, залізничний транспорт не є винятком. У період підготовки до чемпіонату з футболу «Євро-2012» Укрзалізниця звертає особливу увагу на

розвиток туристичного руху. Даний напрямок було заплановано в Державній цільовій програмі підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату у вигляді впровадження 15 туристичних поїздів, що у зв'язку з браком коштів не буде виконано [1]. Для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідним є використання власної інфраструктури для перевезень туристів.

Початок сучасному залізничному туризму поклав англієць Томас Кук в середині XIX ст., який вперше організував подорож поїздом для 570 чоловік, де їм було надано комплекс послуг, включаючи харчування та духовий оркестр для розваги. Таким чином, вперше була запропонована транспортна послуга у вигляді туристичного продукту з метою отримання прибутку. Сьогодні проблеми залізничного туризму розглядають такі вчені, як Чередниченко О.Ю., (взаємозв'язок між туристичним сектором економіки та залізничним транспортом) [2], Супонєва В.П. (розвиток залізничного туризму України та утворення нового підрозділу з управління залізничним туризмом) [3], Дергоусова А.О. (визначення факторів розвитку залізничного туризму в Україні) [4].

У нашій країні залізничний туризм активно почав розвиватися саме за часів існування Радянського Союзу. В історії його розвитку можна умовно виділити 4 етапи: I етап: з 1960-х років були введені дальні туристично-екскурсійні подорожі, обслуговували 2 тис. туристів; II етап: з початку 1980-х років були введені рейсові туристичні поїзди, які прямували за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для туристів; III етап: з середини 1980-х років функціонувало 1600 туристичних рейсів внутрішньодержавних та зарубіжних тривалістю від 1 до 32 днів, обслуговували до 650 тис. чол. щорічно; IV етап: з розпадом Радянського Союзу розвиток залізничного туризму було призупинено, однак залишився багатий досвід, який, в міру можливостей, використовується для відродження і розвитку цього різновиду туризму в незалежній Україні.

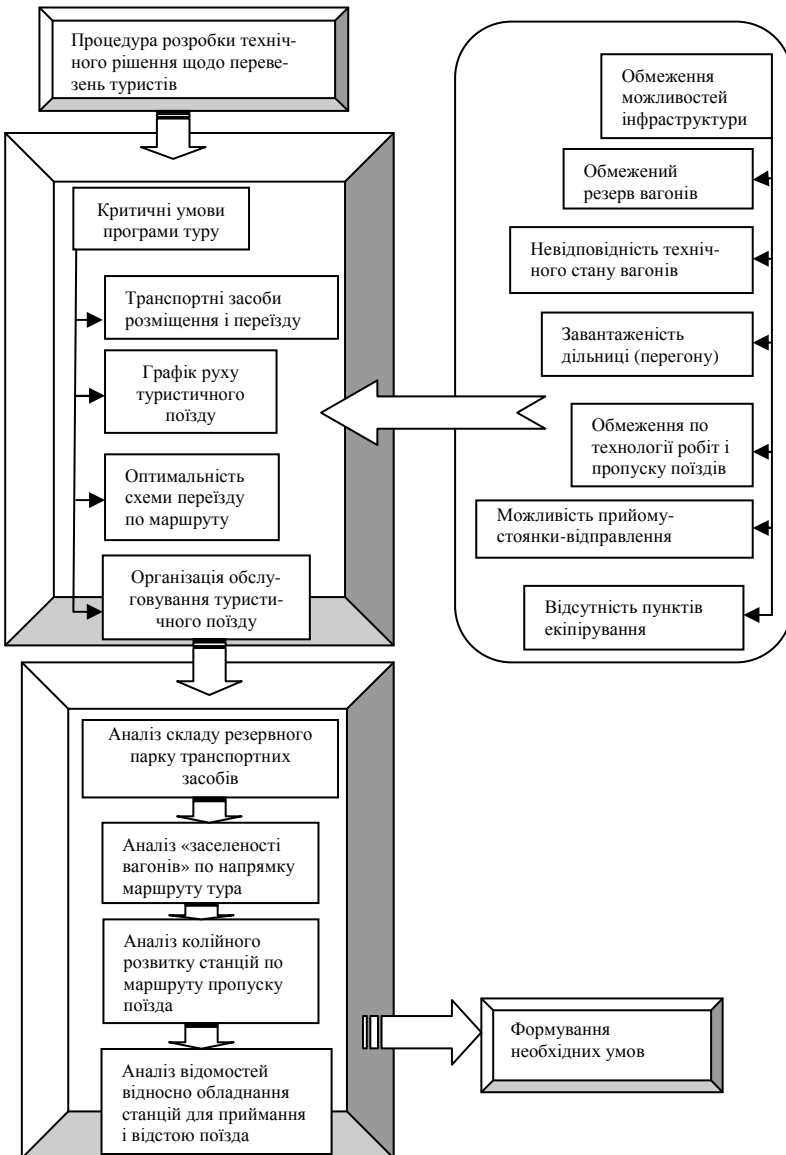
На початковому етапі відродження туризму залізничний транспорт можна розглядати як засіб доставки туристів до об'єктів огляду і до місця початку маршруту [5]. При цьому ефективною буде взаємодія туроператора і власника інфраструктури (Укрзалізниці). Для туроператора при цьому важливим є забезпечення транспортними засобами, чіткий графік руху, оптимальна схема переїзду, тривалість відстою у пунктах огляду. Власник інфраструктури перш за все звертає увагу на пропускну спроможність і наявність рухомого складу, який можливо надати в оренду, об'єм запиту на пропускний ресурс, можливості окремих станцій по прийманню і обслуговуванню поїзда, можливість виділення «нитки графіку» в потрібному інтервалі часу, технічний стан і обсяг завантаження локомотивів парку. Тому необхідно завчасно розробити «технічну пропозицію» (рису-

нок). Як показано на рисунку, процедура розробки технічного рішення щодо перевезення туристів включає в себе наступні послідовні операції: урахування можливих критичних умов програми туру, на які впливають обмеження можливостей інфраструктури, проведення аналізу складу резервного парку транспортних засобів, формування необхідних умов для перевезень туристів залізничним транспортом. Проектні рішення для формування орендних відносин повинні базуватися на аналізі заселеності вагонів, кількісних і якісних відомостей по всім типам наявних вагонів для визначення можливої кількості рухомих одиниць по критерію «беззбитковості туру».

Досить успішний проект, який діє в Україні ще з початку 90-х років минулого сторіччя, було організовано Центром ділового співробітництва «Джерело» у м. Київ, що організував маршрути туристичного поїзду шанувальників залізничного транспорту, основним контингентом якого є туристи з США, Великобританії, Нідерландів і Китаю. Причому, участь у цьому проекті безпосередньо брала Укрзалізниця, а поїзд, який складено із рухомого складу минулого періоду (старовинні вагони та локомотиви), курсує майже на всіх залізницях, які мають у своєму складі старовинну інфраструктуру (наприклад, вокзали станцій Львова, Ужгорода, старовинні споруди локомотивних депо Полтави, Харкова, Красного Лиману, рухомий склад – паровози Донецької залізниці тощо). Розвиток такого роду туристичних проектів приносить не тільки певні економічні переваги, а й виступає популяризатором держави на міжнародному рівні.

На відміну від досить витратних турів, які організовує Центр ділового співробітництва «Джерело», досить популярним серед туристів із різних куточків України та країн СНД є карпатський трамвайчик – подорож вузькоколійною залізницею від туристичного центру «Карпати». Така подорож набагато доступніша: близько 30 грн. з людини. Упродовж кількадечної поїздки туристи можуть зупинятися у невеликих містечках і ходити на екскурсії, в гори чи на пікніки у ліс. Туристи з Європи також приїжджають до Прикарпаття, щоб проїхатися вузькоколійкою карпатськими горами та містечками.

Вигідне географічне положення України обумовлює наявність одного із найбільших у Європі потенціалів транзитності українських залізниць, які взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та із 13 основними морськими портами Чорного, Азовського морів і річки Дунай. Для реалізації залізничних туристичних маршрутів існує декілька варіантів: формування окремих туристично-екскурсійних поїздів та організація туристичних маршрутів у складі пасажирських поїздів, які прямують згідно з діючим розкладом. Також популярність залізничного транспорту зростає через появу в Україні таких видів подорожей,



Послідовність розробки «Технічної пропозиції»

як «шопінг-тури», «бізнес-тури», ділові поїздки, де визначальним фактором є розвиток залізничного транспорту України [6].

У 2011 р. за груповими заявками оформлено 1035,8 тис. місць, у тому числі 582,4 тис. дитячих та 367,5 тис. для клієнтів туристичних фірм, з залізницями України співпрацювала 81 туристична компанія. Пасажирські поїзди під час проведення чемпіонату можна використовувати як «готель на колесах». При цьому поїзд стає транспортним засобом і місцем для відпочинку і ночівлі. До того ж пасажир сплачує суму за проїзд, наприклад, переїзд з Києва до Харкова обійдеться від 9 євро, з Києва до Донецька – від 11 євро, з Києва до Львова – від 12 євро, і проживання, що обійдеться не настільки вже й дорого. Для порівняння, кемпінг під час проведення «Євро-2012» буде коштувати від 125 євро за добу, номер у готелі – від 400 євро, місце у готелі – від 600 євро, котедж на одну людину під час півфіналу – 9000 євро, на час групового турніру – 3000 євро.

Аналіз організації перевезень пасажирів залізницею в умовах надання туристичних послуг до «Євро-2012» свідчить про перспективність розглянутого виду діяльності, тому після проведення чемпіонату відродженням залізничного туризму обов'язково приділятимуть особливу увагу.

Таким чином, результатами розвитку залізничного туризму в Україні повинні стати: оновлення пасажирського рухомого складу; реконструкція вокзалних комплексів; створення нових і розвиток існуючих залізничних об'єктів туризму; залучення додаткових інвестицій у пасажирський сектор залізничної галузі; посилення позитивного іміджу залізниць України на внутрішньому та міжнародному ринках; закріплення позиції залізничного транспорту як потужного учасника туристичного ринку; популяризація залізничного транспорту серед населення. У майбутньому в структурі Укрзалізниці необхідно створити компанію, яка надаватиме повний комплекс послуг з організації залізничних подорожей на спеціалізованому рухомому складі. Це позбавить клієнтів від необхідності укладання договорів з декількома організаціями з питань щодо оренди вагонів, розробки маршруту, надання харчування та інших послуг. При сучасних умовах важливим фактором розвитку туристичної діяльності «Укрзалізниці» є взаємодія з туристичними компаніями на рівні партнерів. Під час проведення чемпіонату «Євро-2012» існує реальна можливість використання пасажирського рухомого складу (вагонів підвищеної комфортності, купе) в якості «готелів», з урахування величезних цін, які встановились в Україні на оренду за проживання, такий підхід має користуватися попитом.

1.Постанова від 22.02.2008 р. №107 «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу»: Затв. Кабінетом Міністрів України. – К., 2008.

2.Чердніченко О.Ю. Взаємозв'язок між туристичним сектором економіки та заліз-

ничним транспортом України / О.Ю. Чередніченко, А.О. Чередніченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – №21. – С.141-144.

3.Супонева В.П. Розвиток залізничного туризму України та утворення нового під-розділу з управління залізничним туризмом / В.П. Супонева // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2009. – №25. – С.137-140.

4.Дергоусова А.О. До питання визначення факторів розвитку залізничного туризму в Україні / А.О. Дергаусова // Вагонний парк. – Харків: Подвижной состав, 2011. – №2. – С.16-18.

5.Бутко И.И. Железнодорожные туры в России и в мире / И.И. Бутко, А.Н. Рубанник, В.А. Ситников. – М.: ФГОУ «Уч.-метод. цент по образованию на ж/д транспорте», 2011. – 328 с.

6.Альошинський Є.С. Аналіз транспортної мобільності населення під час проведення Євро-2012 та перспективи розвитку залізничного туризму в Україні / Є.С. Альошинський, Г.О. Сіваконева, О.О. Іванько // Вагонний парк. – Харків: Подвижной состав, 2011. – №4. – С.15-18.

Отримано 21.05.2012

УДК 656.13

О.О.СВІДЕРСЬКИЙ

*Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз
ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса*

ВПЛИВ ПАРАМЕТРІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ВОДІЇВ НА ІМОВІРНІСТЬ ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Наведено результати дослідження параметрів дорожньо-транспортних пригод. Визначено закономірності зміни імовірності виникнення дорожньо-транспортних пригод залежно від стажу керування, віку водіїв та об'єму двигуна транспортного засобу.

Приведены результаты исследования параметров дорожно-транспортных происшествий. Определены закономерности изменения вероятности возникновения дорожно-транспортных происшествий в зависимости от стажа управления, возраста водителей и объема двигателя транспортного средства.

Results are resulted of research of parameters of road traffic accidents. Are definite to conformity to the law of change of probability of origin of road traffic accidents depending on experience of management, age of drivers and volume of engine of transport vehicle.

Ключові слова: транспортний засіб, стаж керування, об'єм двигуна, імовірність, дорожньо-транспортна пригода.

Кожна дорожньо-транспортна пригода є результатом порушення з тих або інших причин взаємодії між елементами системи, до яких відносять водіїв, автомобілі, погодні умови і дорогу. Порушення нормального функціонування одного з елементів цієї системи може призвести до дорожньої пригоди. Система «водій – автомобіль – дорога – середовище» саме завдяки своїй конкретності наочно демонструє, що без чіткої стабілізації необхідного режиму функціонування будь-які зміни системи втрачають сенс. При кожній зміні в одному елементі